

ми були Месопотамія, Єгипет, Давня Греція, Давній Рим, Персія, Індія, арабські держави, Італія, Франція, Англія і Росія.

Перші сади належали правителям або верховній знаті. Тільки в Давній Греції сади від початку були загальними, що пов'язано з демократичним устроєм цієї держави. Сади, як і палаци, були своєрідною візитною картою царів, імператорів і шахів. Чим більшими й чудовішими були палац і сад, тим багатшим і могутнішим вважався їх господар.

Для простих людей власний сад був недосяжною розкішшю. У більшості міст будинки так тісно тулилися один до одного, що місця для садків не залишалося. Мініатюрні садочки створювали в атріумах або на даху.

У наш час сади взагалі і з елементами національної символіки, зокрема, є обов'язковим елементом сучасного міста. Від їх архітектурно-художньої досконалості залежить гармонійний розвиток особистості, її духовне збагачення. Людина, сприймаючи навколишній пейзаж, збагачений елементами національної символіки, знайомиться з культурою і побутом різних народів, тому кожний витвір ландшафтного мистецтва має бути глибоко психологічним та високохудожнім.

1.Быльский Д.И. Новый взгляд на сад // Архитектура и строительство России. – 1997. – № 9.

2.Вергунов А.П. и др. Ландшафтное проектирование. – М., 1991.

3.Мерзликина М. Тропой японского божества // Ландшафтный дизайн. – 2002. – №2.

4.Сичова А.В., Титова Н.П. Ландшафтный дизайн. – Минск, 1984.

Отримано 16.01.2003

УДК 711.7.01

В.А.ЩУРОВА

Київський національний університет будівництва і архітектури

ОСНОВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ КОМПОЗИЦІЙНОГО ВИРІШЕННЯ МІСЬКИХ ПЛОЩ У ЗОНІ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ

Розглядаються композиційні характеристики транспортної мережі, внутрішньої організації транспортно-пересадочних вузлів і благоустрою міських площ у зоні їх впливу. Вводяться ознаки доцільності середовища, що формується ззовні і всередині вузлових утворень. Визначені принципи створення гармонійної композиції міських просторів у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів.

“... необхідно, щоб у містах, залежно від їх величини, знаходилась більша чи менша кількість площ, на яких збираються мешканці поговорити про невідкладні свої справи; і оскільки ці площі мають різне призначення, то залежно від цього слід надати кожній з них зручне і принаadne місце. Такі вільні простори, залишені в місті незабудов-

ваними, служать не тільки місцем прогулянок, бесід і торгівлі, але також надають місту велику прикрасу...”

А. Паладіо

Завдання архітектурно-композиційного вирішення міських площ у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів – це завдання формування естетики цього специфічного просторового середовища на рівні благоустрою території. На композицію площі та підбір її предметного наповнення впливають місце вузла у транспортній системі міста, його внутрішня організація і функціональне навантаження.

У великих містобудівних утвореннях комунікаційна система виступає як основа їх функціонально-просторової структури. Особливу композиційну роль на рівні генерального плану міста відіграють основні розподільчі вузли і вхідні блоки транспортної системи (рисунк, а). Планувальна структура транспортної мережі в основному залежить від природних особливостей місцевості, до яких відносяться будова рельєфу і підстилаюча поверхня землі (ліс, степ, пустеля), наявність акваторій (водостоки, водойми), а також геологічна структура підземного шару. Має вплив історично складена планувальна система міста. Місце транспортно-пересадочного вузла в комунікаційній мережі визначає його функціональне навантаження, що впливає на розміщення адміністративних споруд, торговельних центрів, офісів і т.п. Складність пересадочних пунктів залежить від кількості та видів шляхів, що перетинаються. До композиційних характеристик внутрішньої організації вузла відносяться ярусність, конструктивно-планувальні дані, взаємозв'язок із зовнішнім середовищем (рисунк, б).

На рівні благоустрою території великого значення набуває неоднорідність просторових систем за змінністю. Благоустрої міських територій, засоби візуальної інформації та елементи декоративного характеру живуть менше, ніж система основних міських комунікацій. Враховуються і такі важливі складові, як покриття доріг і пластика землі, багаточисленні реклами, знаки, інші візуально-інформаційні об'єкти, так звані “малі форми” і елементи міського благоустрою, транспортні засоби, тимчасові споруди, одним словом, все те, що сьогодні відноситься до сфери міського дизайну (рисунк, в).

Естетичний вплив архітектурного середовища програмується на рівні найважливіших характеристик простору: перервності і неперервності, відкритості і замкненості, лінійності і компактності, чергування і порядок взаємозв'язку яких формує художню виразність і образний ряд міського середовища. Для виявлення функціональної і композиційної структури міста доцільно користуватись визначенням, наведеним у науковій праці М.В.Мамакова, яке дає М.Д.Кострикін про фу-

нкіональну структуру міста – це сукупність окремих функціональних елементів (вузлів, зон), пов'язаних системою комунікацій (зв'язків). Саме таким функціональним елементом стає площа, що формується у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів, основними завданнями архітектурно-просторової організації якої є:

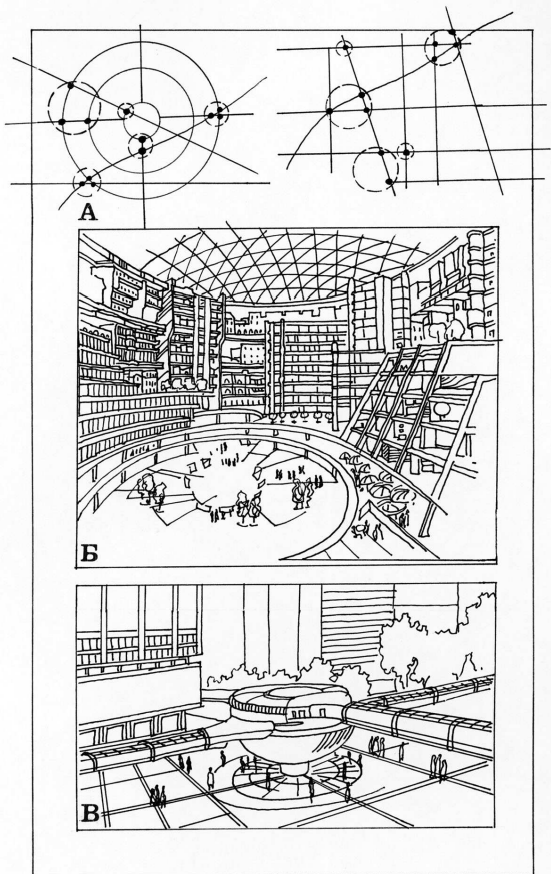
- визначення характеристик композиції;
- характеристики відповідності за такими показниками, як структура мережі, структура вузла, геометрія вузла, геометрія мережі, “вага вузла” у плані міста та у відношенні до існуючої забудови;
- характеристики змін структури і параметрів композиції у процесі розвитку транспортної інфраструктури;
- характеристики змін у співвідношенні вузла до мережі, площі до вузла.

Важливими є розподіл об'єктів, що формують композицію, їх концентрація на площині. У рамках вузла і площі його впливу діють такі принципи забезпечення цілісності планувальної композиції частин міста: випередження у формуванні окремих елементів, що забезпечують цілісність композиції при заданому напрямку і масштабі росту; резервування території. Виявляються особливості території та її естетичні якості, фіксуються можливі напрямки змін, відшукуються умови для створення необхідної композиції. Безпосереднє виділення особливостей композиції в зоні транспортно-пересадочних вузлів пов'язане з особливостями просторового розміщення наступних процесів: генеруючих, організуючих і рівномірно розподіляючих людські та транспортні потоки.

До композиційних характеристик транспортної мережі входять: параметри міського простору, рисунок “каркасу” міста, рівномірність розподілу його елементів. До властивостей композиційного каркасу вузла слід віднести: співрозмірність каркасу вузла його функціональному навантаженню, положення відносно плану транспортних комунікацій, щільність і рівномірність розподілу елементів у вузлі, ієрархія рівнів у композиції. До характеристики композиційної поверхні вузла, тобто площі, що формується в зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів, відносяться: розміри поверхні, її конфігурація, чіткість розподілу функціональних зон, наявність головних і другорядних підпросторів.

Доцільність композиційного вирішення площі в зоні вузла визначається просторовими характеристиками об'єктів як містоформуючих елементів, що відрізняються за величиною, формою, місцерозташуванням та естетичною цінністю об'єктів, а також їх функціональною організацією або історичним контекстом. Композиція в планувально-

му і об'ємно-просторовому аспектах відбиває співвідношення певних її елементів. Про композицію на планувальному рівні можна говорити при вирішенні формування мережі транспортно-пересадочних вузлів з урахуванням структурно-функціонального, природного, історико-культурного, семіотичного міського середовища. Об'ємно-просторовий аспект доцільно брати до уваги при функціонально-планувальній організації вузла і розробці благоустрою території, яку він займає над рівнем землі.



Основні характеристики композиції міського простору на рівні:
 а – мережі транспортно-пересадочних вузлів; б – внутрішньої організації вузла;
 в – благоустрою площі

Упорядкованість композиції на всіх рівнях проявляється:

у розташуванні елементів (об'єктів планувальної композиції, що являє собою геометричний аспект упорядкування);

у взаємозв'язку сукупності елементів (що являє собою структурний аспект упорядкування).

При цьому на кожному рівні виступають свої елементи відносно мережі – це вузли, відносно вузлів – їх предметне наповнення. Але засоби впорядкування композиційної структури для них однакові: метричні й ритмічні побудови, модульні й пропорційні членування, контрастний і нюансний характер взаємодії елементів, масштабна співрозмірність частин композиції.

Простори транспортно-пересадочних вузлів і площі в зоні їх впливу мають наступні ознаки, що дозволяють об'єднувати і розрізняти у композиції різні типи функціональних елементів:

вплив функціональних процесів на утворення різноманітних видів скупчення людей, тобто розміщення і поведінка людських потоків у просторі;

характер прояву соціальної активності людей – ритм життєдіяльності, пов'язаний з окремим видом розміщення людей у просторі та ступінь їх концентрації, що визначаються локалізацією тих чи інших об'єктів у просторі міста.

При вирішенні благоустрою території основною мірою усіх елементів композиції є людина. На рівні візуального сприйняття враховуються виявлення і наявність центру, супідрядність вертикальних домінант, чітка система композиційних зв'язків. При концентрації уваги на організації людських потоків при активному ритмі життєдіяльності характерною є лінійна протяжність при “матеріалізації у просторі”. При відносно рівномірному розподілі людських потоків по території і значно менш активному соціальному відношенні характерна зональна локалізація при “матеріалізації у просторі”. Якщо враховувати аспект сприйняття середовища людиною, то слід пам'ятати про порогові явища, зміну процесу сприйняття містобудівних об'єктів залежно від швидкості пересування транспорту і пішоходів.

Характерною ознакою “середовищного” підходу в архітектурно-будівельній практиці є швидко зростаючий інтерес до проектування благоустрою об'єктів міського дизайну, систем пішохідних і транспортних комунікацій, інженерних споруд та інших традиційних «неархітектурних» елементів міста. Тут повинні братися до уваги обмеження, пов'язані з розробкою нормативів, що забезпечують безконфліктний збалансований розвиток основних функціональних зон транспортно-пересадочних вузлів, можливість їх реорганізації і активізації соціальних процесів при збереженні відносної сталості та самостійності.

Своєрідні за об'ємно-просторовими характеристиками тимчасові структури при вмілому і гнучкому використанні можуть стати характерним символом неперервного оновлення міського середовища, самий їхній прояв буде краще відбивати динаміку розвитку міської території.

Слід зазначити, що успіх організації гармонійного середовища в такому складному елементі міської структури, як транспортно-пересадочний вузол, перш за все базується на утилітарних, функціонально-типологічних вимогах. Композиційне вирішення вузла повинно набувати всіх ознак доцільності й відповідати усім містобудівним вимогам на рівні планувального і просторового розв'язання мезо-, макро- і мікропросторів. На рівні мережі організації вузла і благоустрою його території треба дотримуватись коректних співвідношень домінування і підрядності елементів в існуючій міській забудові. Завдяки ретельному аналізу специфіки формування площ у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів та використанню доцільних композиційних прийомів можна досягти високого рівня естетичної організації цих територій, які, за словами Андреа Паладіо, як і площі іншого призначення, мають надавати місту великої краси.

Отримано 24.12.2002

УДК 7.12

ШЕХАДИ АЛИ ХАСАН

Харьковская государственная академия городского хозяйства

ВОДНЫЕ УСТРОЙСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Рассматриваются приемы размещения водных устройств в городской среде, приведена их классификация. Даны рекомендации по использованию физических характеристик водных устройств в формировании ландшафтных композиций.

Воссоздание форм и элементов естественного ландшафта в городской среде становится все более актуальным. Это обусловлено тем, что в современном городе как в искусственной среде наблюдается ослабление контактов человека с элементами природной среды. В таких условиях человек испытывает всевозрастающую биопсихологическую потребность в общении с природой. Кроме того, только в результате включения природных элементов в городской ландшафт возможен синтез городской среды и природы.

Для достижения гармоничного единства природных и искусственных элементов в городской среде целесообразно использовать водные устройства.

Водные устройства в городе необходимо рассматривать как архитектурно-ландшафтные объекты, объемно-пространственное решение